

## Nr 19

### *Utlåtande i anledning av motioner angående zonindelningen vid beräkningen av bilförsäkringspremier.*

I de likalydande motionerna I: 406 av herr *Karl Pettersson* och II: 844 av herrar *Petersson* i Gäddvik och *Nilsson* i Agnäs yrkas att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skall hemställa att Kungl. Maj:t måtte låta utreda frågan om zonindelningen beträffande bilförsäkringspremier.

Yttranden över motionerna har av utskottet inhämtats från försäkringsinspektionen, Svenska försäkringsbolags riksförbund och Folksam.

### **Gällande ordning för premiesättningen i trafikförsäkring och annan motorfordonsförsäkring**

Enligt 282 § 2 mom. lagen om försäkringsrörelse åligger det styrelsen och verkställande direktören för ett försäkringsbolag att med hjälp av fortlöpande statistik eller annorledes övervaka att premiesättningen är skäligt avvägd med hänsyn till den risk som försäkringen är avsedd att täcka, nödiga omkostnader för försäkringen samt omständigheterna i övrigt. Denna bestämmelse gäller såväl den obligatoriska trafikförsäkringen — vilken avser ansvarighet för skada i följd av trafik med motorfordon — som annan motorfordonsförsäkring.

I fråga om premiesättningen i trafikförsäkring finns ytterligare bestämmelser i lagen om trafikförsäkring å motorfordon och i de koncessionsvillkor som uppställts för försäkringsanstalter med trafikförsäkringsrörelse. Sålunda skall enligt trafikförsäkringslagen premiesatserna anmälas till försäkringsinspektionen. Indelningen i riskklasser skall anordnas i anslutning till formulär som fastställs av inspektionen. Om det sätt varpå premierna bestäms ger anledning till anmärkning, skall inspektionen göra anmälan därom till Kungl. Maj:t, som där så prövas erforderligt förelägger vederbörande anstalt att inom viss tid vidtaga åtgärder för rättelses vinnande eller återkallar tillståndet att driva trafikförsäkring. Enligt koncessionsvillkoren får premie för trafikförsäkring icke bestämmas till högre belopp än som på grund av tillgänglig erfarenhet kan med tillbörlig säkerhet anses svara mot den risk försäkringen är avsedd att täcka och mot skaderegleringskostnader med tillägg för andra nödiga omkostnader och skälig vinst. Omkostnadstillägget får ej beräknas högre än efter de grunder försäkringsinspektionen

fastställer med ledning av vunnen erfarenhet om vad som vid tillbörlig sparsamhet kan anses vara erforderligt för försäkringsrörelse av ifrågavarande art. Av konkurrens betingade anskaffningskostnader får inte belasta trafikförsäkringen. Vinsttillägget får inte sättas högre än till 5 procent av bruttopremien. Sedan åtskilliga år tillämpas ett vinsttillägg av 3 procent.

De nu gällande trafikförsäkringspremierna är baserade på statistisk erfarenhet och har fastställts i samråd med försäkringsinspektionen. Sedan 1955 förekommer en indelning i tre tariffområden, nämligen storstadsområdet (S), omfattande Stockholm och Göteborg med närmast kringliggande kommuner samt Malmö stad, Norrland (N) och landet i övrigt (Ö). Premietarifferna i trafikförsäkring omprövas med vissa års mellanrum, varvid också indelningen i tariffområden aktualiseras. Premierna för trafikförsäkring är för personbilar väsentligt högre i storstadsområdena än i Norrland. Premieskillnaden, som växlar något mellan olika bolag, utgör före bonusavdrag omkring 200 kr. för frekventa grupper. Motsvarande trafikförsäkringspremie för landet i övrigt är, såvitt avser personbilar, omkring 50 kr. lägre än för Norrland.

En anpassning av trafikförsäkringspremierna efter de individuella riskerna sker genom det tillämpade bonussystemet. En motorfordonsägare erhåller efter ett försäkringsår utan skador bonus med 20 procent. Varje ytterligare skadefritt år medför ökad bonus upp till 75 procent (efter sex år). En premieskillnad på ca 50 kr. mellan Norrland och landet i övrigt (utom storstäderna) reduceras vid 75 procents bonus till 12—13 kr.

Inom annan motorfordonsförsäkring än obligatorisk trafikförsäkring ligger premienivån för Norrland högre än för storstadsområdet, när vagnskadförsäkring ingår. Premieskillnaden mellan Norrland och övriga Sverige exklusive storstadsområdet är härvid större. I detta fall gäller icke, såsom förhållandet är med trafikförsäkringspremierna, att premierna skall anmälas till försäkringsinspektionen innan de bringas i tillämpning. De är dock underkastade den ovan redovisade skälighetsprincipen. Inspektionens kontroll, som sålunda kommer först i efterhand, har i detta fall hittills haft mindre omfattning. Det riskklassschema som inspektionen har fastställt för trafikförsäkringen tillämpas av bolagen även i fråga om annan motorfordonsförsäkring.

### **Tidigare riksdagsbehandling av frågan**

Motioner av samma innebörd som de nu förevarande har behandlats av riksdagen åren 1959 och 1967.

Vid det förra tillfället behandlades motionerna av allmänna beredningsutskottet (utl. 1959:9), som fann det riktigt att premierna såsom skedde avvägdes med hänsyn till den risk försäkringen var avsedd att täcka men sade sig förutsätta att försäkringsinspektionen liksom dittills fortlöpande följde utvecklingen och att de möjligheter att införa mera enhetliga premier,

som den kommande utvecklingen kunde medföra, bleve tillvaratagna. Riksdagen beslöt att motionerna skulle anses besvarade genom vad utskottet anfört.

Vid det senare tillfället behandlades motionerna av bankoutskottet (utl. 1967: 44), som föreslog att de icke skulle föranleda någon åtgärd, vilket också blev riksdagens beslut. Utskottet redovisade innehållet i yttranden från de tre remissinstanser som i år ånyo tillfrågats och i en skrivelse till försäkringsinspektionen från Samarbetsdelegationen för de fyra nordligaste länen. Det material som remissinstanserna tillhandahållit gav enligt utskottets mening tydligt vid handen, att den premieskillnad som tillämpades mellan Norrland och landet i övrigt (exklusive storstadsregionerna) motiverades av konstaterade riskskillnader. Indelningen av landet i endast tre tariffområden innebure visserligen en förenkling, som för somliga grupper av försäkringstagare kunde framstå som orättvis; uppenbart vore å andra sidan att ett komplicerat system för premiesättningen om möjligt borde undvikas. En av Samarbetsdelegationen för de fyra nordligaste länen anvisad lösning av problemet, baserad på bonussystemet, fann utskottet knappast vara gångbar, eftersom vid enhetliga grundpremier den tillämpade kraftiga bonusdifferentieringen skulle för Norrlands del medföra nettopremier som icke fullt täckte de högre skadekostnaderna i Norrland. Utskottet hänvisade vidare till den med jämna mellanrum företagna omprövningen av premieavvägningen och till försäkringsinspektionens aktivt kontrollerande roll vid premiesättningen.

### Motionerna

Motionärerna framhåller bilens betydelse som transportmedel särskilt för medborgarna i glesbygder och i Norrland med dess långa avstånd. Den nu tillämpade zonindelningen vid beräkningen av bilförsäkringspremier medför, säger motionärerna, att Norrlands invånare missgynnas och på ytterligare ett område drabbas av högre kostnader än övriga medborgare.

### Remissyttrandena

Försäkringsinspektionen framhåller inledningsvis att den 1955 införda tariffområdesindelningen var ett resultat av omfattande undersökningar som belyste risken i varje län och i vissa storstäder. Det är givet, säger inspektionen, att indelningens riktighet ständigt bör vara under kontroll. Försäkringsbolagen lämnar därför årligen till inspektionen uppgifter som medger sådan kontroll. Dessa uppgifter sammanställs och presenteras för bolagens och allmänhetens information i inspektionens årsbok »Enskilda försäkringsanstalter». Vidare har inspektionen kännedom om att bolagen själva genom interna riskanalyser bevakar områdesdifferentieringen och kommer att un-

derrätta inspektionen om iakttagelser som kan motivera ändringar av denna.

I sitt yttrande i ämnet år 1967 berörde inspektionen möjligheten av en indelning där tätorter fördes för sig och glesbygden för sig. Inspektionen anförde att gränsproblem måste uppstå även vid en sådan indelning och att, även om vissa kategorier norrlandsbilister skulle få lägre premier, norrlandsbilisterna totalt sett knappast skulle få någon premieförbättring därigenom. Detta uttalande bedömes fortfarande äga giltighet. Icke desto mindre säger sig inspektionen anse det angeläget att man i fortsättningen riktar uppmärksamheten på eventuellt framkommande möjligheter att genom samordning av statliga och enskilda registreringssystem erhålla de grunduppgifter som behövs för att man noggrannare än nu är fallet skall kunna påvisa förekomsten av hemortsbetingade riskskillnader.

Inspektionen redogör därefter för innebörden av en nyligen färdigställd riskstatistik, som belyser de senast kända förhållandena på området. Vad som anföres är följande:

Eftersom ersättningarna särskilt för de stora personskadorna i trafikförsäkring ofta inte kan fastställas förrän relativt lång tid efter skadetillfället, utgör skadeåret 1966 det senaste år för vilket någorlunda tillförlitlig riskstatistik nu föreligger. Väljes statistiken för perioden 1959—1966 som underlag för en bedömning, framgår att trafikpremien för privata personbilar borde för denna period ha varit 10 % högre i genomsnitt i N-området än i Ö-området (för de enskilda åren har skillnaderna varierat mellan 3 och 23 %). Enligt flertalet av de tariffer som tillämpats för privata personbilar sedan 1966 utgör trafikpremien i Norrland 110—112 % av premien i Ö-området, och relationen mellan premierna är sålunda väl anpassad efter den hittills iakttagna skillnaden mellan dessa områden.

Denna skillnad är som tidigare nämnts störst inom kaskoförsäkringen. Enligt inspektionens sammanställningar för åren 1960—66 har skadebelastningen i delkaskoförsäkring<sup>1</sup> i genomsnitt per fordon varit 58—75 % högre för N-området än för Ö-området, medan nuvarande tariffpremier för Norrland endast utgör 120—140 % av motsvarande premier för Ö-området. För fullständig kaskoförsäkring<sup>2</sup> med 400 kr. självrisk vid vagnskada uttages f. n. en premie som är ca 40 % högre för N-området än för Ö-området, och denna skillnad svarar ungefärligen mot hittills observerade riskskillnader. Under den redovisade perioden har försäkringsformerna som bekant förändrats från år till år. De angivna riskskillnaderna återger de verkliga förhållandena utan korrigerering för ändringar i fråga om villkor o. d.

För vissa andra riskklasser än privata personbilar har speciella erfarenheter kommit till uttryck i premiesättningen. Så är t. ex. premierna i såväl trafik- som kaskoförsäkring för vissa motorecyklar och för mopeder lika stora i N- och Ö-områdena. För vissa motorecyklar har N-området t. o. m. de lägsta trafikförsäkringspremierna.

Som framgår av de lämnade uppgifterna finns det, säger inspektionen, i ett övervägande antal fall en klart högre risk dokumenterad för N-området.

<sup>1</sup> Delkaskoförsäkring omfattar brand-, stöld- och glasrutförsäkring.

<sup>2</sup> Fullständig kaskoförsäkring omfattar delkasko- och vagnskadeförsäkring.

Enligt den i lag föreskrivna skälighetsprincipen skall en riskskillnad komma till uttryck även vid premiesättningen. I de iakttagna fall då denna inte ansluter direkt till riskerfarenheten har norrlandsmotoristerna utgjort en gynnad kategori. Hittills har således enligt inspektionens bedömning inte framkommit tillräckliga skäl för ändring av den nivåskillnad som kalkyle-rats in i nu gällande tariffer.

Inspektionen säger sig komma att uppta indelnings- och nivåfrågorna till ny prövning, om nya siffror framdeles visar att riskrelationerna mellan tariffzonerna förändrats. Med hänsyn till den fortlöpande bevakning av hit-hörande frågor som sker genom inspektionens försorg finner inspektionen anledning inte föreligga att sätta igång en särskild utredning på området.

*Svenska försäkringsbolags riksförbund* hänvisar till sitt år 1967 avgivna avstyrkande remissyttrande och säger sig nu inte ha något ytterligare att anföra i ärendet. I nämnda yttrande anförde förbundet bl. a., att den tillämpade premieavvägningen på intet sätt innebure att norrlandsbilisterna subventionerade andra bilister. Utom till skälighetsprincipen hänvisade förbundet till det förhållandet att det av rent företagsekonomiska skäl vore omöjligt att tillhandahålla en försäkring till underpris som kompenseras av ett överpris på annat håll. Försäkringsbolagens kontinuerliga uppmärksamhet på frågan och försäkringsinspektionens övervakning anfördes som skäl mot en särskild utredning av frågan om zonindelningen.

*Folksam* påpekar att riskrelationerna mellan tariffområdena inte är konstanta utan varierar med exempelvis tariff, försäkrat moment och självriskbelopp samt att ett visst tidsberoende också kan konstateras. *Folksam* säger sig vid premiesättningen ta hänsyn till dessa omständigheter och fortlöpande anpassa premierna till tillgänglig statistisk erfarenhet, så att rättvisekravet att inget tariffområde skall subventionera ett annat blir säkerställt. För några tariffer, t. ex. taxibilar och mopeder, tillämpas speciella zonindelningar, och för vissa, däribland lastbilar använda i fjärrgodstrafik, enhetliga försäkringspremier i hela landet.

Som exempel på premiernas anpassning till den exponerade risken redovisar *Folksam* en jämförelse mellan områdena Ö och N beträffande de mest kostnadskrävande försäkringsmomenten, trafikmomentet och vagnskademomentet (med 400 kr. självrisk), för privatbilar:

Trafikförsäkringspremien exkl. grundavgift låg 1968 genomsnittligt 12,1 % högre i N än i Ö, medan trafikriskpremien skadeåret 1965 i område N översteg den i Ö med 12,1 %. Vagnskadepremien låg 1968 i genomsnitt 46,9 % högre i N än i Ö, medan vagnskaderiskpremien skadeåret 1967 i område N översteg den i Ö med 45,9 %.

Med hänsyn till att såväl *Folksam* som övriga bilförsäkringsföretag kon-

tinuerligt följer frågan om principerna för zonindelningen anser Folksam att det f. n. inte är aktuellt med en speciell utredning i frågan. Folksam framhåller i sammanhanget att den nyligen genomförda postnummerreformen torde komma att ge möjligheter till en förutsättningslös omprövning av den nu gällande zonindelningen.

### Utskottet

Premiesättningen inom såväl den obligatoriska trafikförsäkringen som annan motorfordonsförsäkring baseras på en indelning av landet i tre tariffområden, varav Norrland är ett. Zonindelningen betingas av gällande lagregler och koncessionsvillkor, enligt vilka premiesättningen skall avvägas med hänsyn till den risk som försäkringen är avsedd att täcka. Även företagekonomiska bedömningar talar för en sådan zonindelning. Motionärerna hävdar att zonindelningen missgynnar invånarna i Norrland, en landsdel där man har särskilt behov av bilen som transportmedel.

På utskottets hemställan avvisade riksdagen år 1967 ett motionsyrkande av samma innebörd som det nu aktuella. Grunderna för detta ställningstagande framgår av den ovan lämnade redogörelsen. De i år väckta motionerna innehåller icke några nya argument i ämnet. Genom de remissyttranden över dem som utskottet inhämtat klagöres ytterligare att inga skäl föreligger för riksdagen att nu uttrycka en annan uppfattning än tidigare om rimligheten i den tillämpade zonindelningen. Med hänvisning till dessa yttranden och till vad utskottet tidigare anfört i samma fråga avstyrker utskottet motionärernas förslag. Utskottet erinrar särskilt om den fortlöpande uppmärksamhet som ägnas premiesättningen av försäkringsinspektionen och noterar Folksams uttalande att postnummerreformen kan ge försäkringsbolagen möjligheter till en förutsättningslös omprövning av zonindelningen.

Utskottet hemställer sålunda

att riksdagen avslår motionerna I: 406 och II: 844.

Stockholm den 15 april 1969

På bankoutskottets vägnar:

C. G. REGNÉLL

---

#### Närvarande:

från första kammaren: herrar Ståhle (s), Åke Larsson (s), Stefanson (fp), Åkerlund (m), Larfors (s)\*, Stadling (s)\* och Vilhelm Erik Carlsson (m);

från andra kammaren: herrar Regnéll (m), Franzén i Motala (s), Börjesson i Glömminge (cp), Larsson i Umeå (fp), Rask (s)\*, Haglund (s), Fridolfsson i Rödeby (s) och Börjesson i Falköping (cp).

---

\* Ej närvarande vid justeringen.